

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Afspraken Zero-Emissie Stadslogistiek

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

In 2019 is het mogelijk gemaakt dat gemeenten vanaf 1 januari 2025 nul-emissiezones (ook wel zero- emissiezones of ZE-zones) voor vracht- en bestelauto's kunnen invoeren. Om ondernemers voldoende tijd te geven daarop in te spelen wordt middels een aanpassing van de regelgeving (RVV 1990) een overgangsregeling voor bepaalde voertuigen geïntroduceerd en worden vrijstellingen en ontheffingen vastgesteld.

2. Wie zijn betrokken?

Aangezien het hier om een aanrijking van een instrument voor gemeenten gaat, zijn de VNG, het GNMI en gemeenten bij de voorbereiding betrokken. Het is vooral van belang dat de regeling goed uitvoerbaar en handhaafbaar is en daarmee daadwerkelijk in de praktijk wordt toegepast. De invoering van ZE-zones in 2025 heeft gevolgen voor de bezitters van bedrijfsvoertuigen (vracht- en bestelauto's). Om het maatschappelijk draagvlak te waarborgen zijn diverse brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties betrokken bij de totstandkoming van het afsprakenkader.

Daarnaast zullen de RDW en OM/politie betrokken zijn bij de vormgeving en uitwerking van de wetswijziging uit oogpunt van uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

3. Wat is het probleem?

Binnensteden worden vooralsnog veelal bevoorrad met vervuilende dieselveertuigen. Stadslogistiek kan duurzamer en efficiënter. Door de stad minder, schoner, stiller en emissieloos in te rijden kan een aanzienlijke bijdrage geleverd worden aan de verbetering van de leefbaarheid en de uitstoot van broeikasgassen wordt teruggedrongen met 1 Mton. Met de voorliggende wijziging van het RVV 1990 wordt de overgangsregeling voor vrachtauto's en bestelauto's vastgelegd en de vrijstellingen en ontheffingen voor bijzondere voertuigen geregeld.

4. Wat is het doel?

Partijen werken gezamenlijk aan duurzame en efficiënte stadslogistiek. Dit heeft tot doel de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Partijen streven naar emissievrije stadslogistiek in middelgrote zones in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025 (circa 1 Mton CO₂-reductie). Met deze wijziging van het RVV 1990 wordt duidelijkheid geboden aan voertuigbezitters of zij toegang hebben tot de ZE-zone.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De overheid zet in op verbetering van de leefbaarheid en vermindering van CO₂-uitstoot. Minder automobiliteit en het verduurzamen daarvan draagt bij aan deze doelstellingen. De ZE-zones, zeker als deze in meerdere steden worden ingevoerd, leveren een directe bijdrage aan de vermindering van CO₂-uitstoot, maar dienen ook als katalysator voor de verduurzaming van de hele logistieke sector. Ondernemers moeten kunnen anticiperen op de komst van de ZE-zones, vandaar de introductie van een overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen.

6. Wat is het beste instrument?

Er zijn meerdere instrumenten gericht op de vermindering van de uitstoot van CO₂ en/of vervuilende emissies. Het invoeren van ZE-zones is één van die instrumenten. De logistieke sector wordt ook andere manieren geprikkeld om te verduurzamen. Daarbij kan worden gedacht aan de vrachtwagenheffing, de aanscherping van Europees bronbeleid en inzet op modal shift.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Bedrijfsleven

Voor bedrijven met vracht- of bestelwagens zijn de gevolgen van invoering van ZE-zones aanzienlijk, omdat deze op termijn hun wagenpark moeten vervangen door ZE-voertuigen of overstappen op een alternatief logistiek concept waardoor zij niet meer zelf de stad in hoeven maar diensten uitbesteden. Zero emissie bestel- en vrachtauto's zijn in de aanschaf vooralsnog duurder dan diesel-aangedreven voertuigen.

De volgende basisafspraken worden vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en gelden voor de introductie van een nul-emissiezone:

- Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten nul-emissie aan de uitlaat zijn om de nul-emissiezone in te mogen.
- Alle bestel- en vrachtauto's die de nul-emissiezone inrijden moeten vanaf 1 januari 2030 nul-emissie zijn.
- Gemeenten kondigen minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de nul-emissiezone aan. Dit is belangrijk om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven.

Om een soepele overgang voor bedrijven mogelijk te maken, wordt een overgangstermijn voorgesteld.

Voor vrachtauto's:

- Oplegger-trekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden.
- Alle overige vrachtwagens met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone in rijden.
- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de nul-emissie zone, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

Voor bestelauto's:

- Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot en met 31 december 2026 toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
- Bestelauto's met minimaal emissieklasse 6 hebben tot en met 31 december 2027 toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

Daarnaast geldt dat, net als bij de milieuzones, voor specifieke voertuigen een vrijstelling of een ontheffing kan worden afgegeven. In de eerste plaats vallen voertuigen van veertig jaar of ouder onder de vrijstelling. Dit betreft de categorie van klassiekers of oldtimers. De tweede categorie vrijgestelde voertuigen betreffen rolstoel toegankelijke voertuigen. Bij een derde categorie vrijstellingen gaat het om acht soorten vrachtauto's die in het kentekenregister herkenbaar zijn aan de specifieke carrosseriecode. Voertuigen waarvoor een ontheffing kan worden aangevraagd, zijn net als bij bestaande milieuzones, kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer en die een datum eerste toelating hebben van twaalf jaar of jonger. Alle vrijstellingen en ontheffingen vervallen per 1 januari 2030.

Ten behoeve van bedrijven met bestel- en vrachtauto's komen er diverse regelingen die de aanschaf van nul-emissie voertuigen ondersteunen. Voor de aanschaf van nul-emissie bestelauto's wordt in de periode tot 2025 185 miljoen euro beschikbaar gesteld. In 2021 komt er

een subsidieregeling met een budget van 22 miljoen euro voor het jaar 2021, waarbij ondernemers tot 5000 euro subsidie kunnen krijgen bij de aanschaf van een emissieloze bestelauto. Binnen de huidige financiële kaders worden de mogelijkheden onderzocht van een tijdelijke specifieke stimulering om de overstap van een bestelauto emissieklasse 4 naar een zero-emissie bestelauto te ondersteunen.

Voor het stimuleringsprogramma van vrachtauto's is 94 miljoen euro beschikbaar tot 2025. Er komt een stimuleringsprogramma voor ondernemers voor de aanschaf van zero-emissie vrachtauto's, met onder andere een stimuleringsregeling voor brede coalities van fabrikant/importeur, afnemers van zero-emissie vrachtauto's en een exploitant van laadinfrastructuur.

Burgers

De ZE-zone is bedoeld voor stadslogistiek en niet voor particulieren. Zij kunnen daarom bij de gemeente een ontheffing aanvragen voor hun bestel- of vrachtauto, mits zij aan kunnen tonen dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt. Deze ontheffing zal gelden voor alle ZE-zones in Nederland.

Milieu

Voor het milieu is er een positief effect door de verbetering van de leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluidsreductie en vermindering CO₂-uitstoot.

Overheid

De Rijksoverheid maakt een overgangsregeling mogelijk voor het invoeren van ZE-zones door de aanpassing van het RVV 1990. Gemeenten die opteren voor de invoering van een ZE-zone zullen dit moeten vastleggen via een verkeersbesluit. Het traject tot invoering van de ZE-zones wordt ondersteund door een subsidieregeling vanuit de rijksoverheid waarmee de aanschaf van emissieloze bestel- en vrachtauto's wordt gestimuleerd.